WOŁYŃSKIE

WIADOMOŚCI TECHNICZNE

Organ Wołyńskiego Stowarzyszenia Techników.

Przedpłata:	Adres Redakcji i Administracji	Ceny ogłoszeń:
kwartalnie . . . 4 zł. 50 gr.	**Łuck, Sienkiewicza 22.**	ogłosz. jednoraz. str. 1/1 80 zł.
zeszyt pojedyńczy. 1 zł. 50 gr.	Redaktor przyjmuje:	" " " 1/2 40 zł.
Konto P. K. O. № 80613.	środy i piątki w lokalu Redakcji od 18—19 w.	" " " 1/4 22 zł.
	i w czwartki od 12—13.	" " " 1/8 12 zł.
		" " " 1/16 6 zł.

№ 6 **Łuck, dnia 15 czerwca 1928 r.** **Rok IV**

T R E Ś Ć:

Wytyczne planu rozbudowy dróg bitych na Wołyniu.

Inż. J. Maliszewski.

(Dokończenie *).

W pierwszej części niniejszego artykułu, zamieszczonej w Nr. 5 „Wołyńskich Wiadomości Technicznych", podana została tablica III, w której w rubryce 12 podany został programowy wskaźnik S_i dla poszczególnych powiatów Województwa Wołyńskiego.

Jako funkcje tego wskaźnika w rubryce 5 podanej niżej tablicy VIII obliczone zostały roczne wydatki Powiatowych Związków Komunalnych, związane z realizowaniem omawianego programu. Przy porównywaniu tych wydatków z realnemi możliwościami, omawiało się, iż zaprojektowany w tablicy III wskaźnik programowy nie odpowiada faktycznym możliwościom finansowym poszczególnych powiatów, przeceniając możliwości jednych i niedoceniając możliwości innych powiatów.

Na pokrycie wydatków, związanych z budową nowych i konserwacją istniejących dróg bitych, Powiatowe Związki Komunalne posiadają, stosownie do obowiązujących ustaw i rozporządzeń (Ust. z d. 11/VIII 1923 r. o tymcz. ureg. fin. kom. D. U. R. P. Nr. 94. p. 147, okólnik Nr. 43 Min. Spraw Wewn. z d. 19/II, 1927 r. № S, F. 842/27; Ust. z d. 10/XII 1920 r. D. U. R. P. Nr. 6 1921 r. p. 32.) jako zasadnicze źródło — specjalne opłaty drogowe, pozatem udział adjacentów i subwencje Państwa, wydawane jako bezzwrotne zapomogi na budowę dróg samorządowych, mających znaczenie ogólno-państwowe i administracyjne.

Z tychże źródeł Powiatowe Związki Komunalne zmuszone są udzielać subwencje miastom niewydzielonym na potrzeby administracyjne tychże miast, jako kompensatę za skasowanie pobieranych dotychczas opłat rogatkowych i kopytkowych, oraz z powodu tego, że w myśl art. 19 Ust. z d. 10/XII, 1920 r. (D. U. R. P. № 6, 1921. p. 32) prawo do pobierania opłat drogowych przysługuje tylko powiatowym i wojewódzkim związkom komunalnym i w wyjątkowych tylko wypadkach miastom, wydzielonym z Pow. Zw. Komunalnych.

Wobec powyższego dla dalszych obliczeń programowych w podanej w Nr. 5 „Wołyńskich Wiadomości Technicznych" tablicy III zmieniłem wskazany w rubryce 12 wskaźnik programowy S_i, co oczywiście spowodowało zmianę wielkości, podanych w rubrykach 13, 14, 15, 17 i 18. Zmieniona przeto część tablicy III przedstawia się w sposób następujący:

TABLICA III a.

S_i	$K = \frac{S_i}{S_f}$	Ilość dróg bit. po ukończ. programu.	Ilość dr. bit. do wybud. w programowym okr. 30-letnim. kilometrów: Ogólna	w tej liczbie Państ.	Wojew.	Powiat.
1	2	3	4	5	6	7
0.125	1.6	298.4	110.00	35.000	69.450	5.55 / 255.400
0.125	1.7	315.5	135.5	39.000	96.500	—
0.150	2.6	176.8	108.8	48.520	65.520	—
0.138	3.0	388.6	255.40	92.400	163.000	—
0.126	3.0	386.4	253.3	193.230	25.850	34.150 / 128.134
0.132	3.9	329.5	244.3	62 807	181.500	—
0.213	12.0	139.6	128.0	87.200	40.850 / 122.200	— / —
0.102	10.4	197.15	178.2	99.654	78.517	—
0.035	5.0	91.5	73.2	—	73.178	—
0.132	32.9	164.7	164.7	54.210	110.500	—

*) Patrz Nr. 5 „Woł. Wiad. Techn."

W następnej tablicy IV wskazana ilość dróg bitych do wybudowania przez Państwowe Zw. Komunalne w okresie 30-to letnim, wyprowadzono roczny kontyngent dróg do budowy oraz niezbędny roczny wydatek samorządów powiatowych na ten cel.

W tablicy VI ułożony preliminarz wydatków Pow. Zw. Komunalnych Województwa Wołyńskiego w pierwszym roku realizowania planu rozbudowy sieci dróg o twardej nawierzchni.

Tablica VII charakteryzuje gospodarkę komunikacyjną miast niewydzielonych oraz ustala,

TABLICA IV.

L. p.	Nazwa powiatu	Ilość dróg bitych do wybudowania przez Samorządy Powiatowe w okresie 30 letnim — woj.	pow.	razem	Roczny kontyngent programowy	Niezbędny koszt budowy 1 klm. drogi bitej z mostami	Niezbędny roczny wydatek na budowę dróg bitych	Uwagi
		kilometrów			złotych			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Równe	69.450	5.550	75.000	2.5	70000	175000	
2	Dubno	96.500	—	96.500	3.2	70000	224000	
3	Luboml	65.520	—	65.520	2.2	70000	154000	
4	Kowel	163.000	—	163.000	5.4	70000	378000	
5	Łuck	25.850	34.150	60.000	2.00	70000	140000	
6	Krzemieniec	181.500	29.500	211.000	7.00	60000	420000	
7	Kostopol	40.850	—	40.856	1.3	50000	65000	
8	Włodzimierz	78.517	—	78.517	2.6	70000	182000	
9	Zdołbunów	73.178	—	73.158	2.4	70000	168000	
10	Horochów	110.500	—	110.500	3.7	70000	259000	

W tablicy V ustalono program przebudowy na stałe mostów na drogach wojewódzkich i powiatowych, wskazano, ile rocznie należy budować mostów stałych na odcinkach dróg o twardej nawierzchni, oraz ustalono roczny kontyngent budowy ulepszanych dróg gruntowych na odcinkach, kolejność przebudowy których na drogi o twardej nawierzchni przyszłaby dopiero po zrealizowaniu 30-to letniego programu.

jakie są niezbędne dotacje samorządów powiatowych na korzyść miast niewydzielonych, jako kompensatę za skasowanie opłat drogowych, rogatkowych i kopytkowych, z których dotychczas miasta niewydzielone mogły czerpać dochody na pokrycie wydatków na komunikacje miejskie.

I wreszcie w tablicy VIII ułożony ogólny preliminarz wydatków na komunikacje Pow. Zw. Komunalnych Woj. Wołyńskiego.

TABLICA V.

Program przebudowy mostów na drogach Wojewódzkich i Powiatowych oraz budowy dróg ulepszonych gruntowych na terenie woj. Wołyńskiego.

L. p.	Nazwa powiatu	Na drogach Wojewódzkich: Długość dróg bitych po zakończeniu planu 30 letniej budowy: klm.	Długość mostów na 1 klm. drogi:	Długość mostów do wybudowania w okresie 30 letnim:	Rocznie należy budować:	Na drogach Powiatowych: Długość dróg bitych po zakończeniu planu 30 letniej budowy.	Długość mostów na 1 klm. drogi:	Długość mostów do wybudowania w okresie 30 letnim:	Rocznie należy budować:	Długość dróg gruntowych do ulepszenia w ciągu 10 lat:	Rocznie należy budować dróg gruntowych ulepszonych:	Uwagi
		klm.	m.b.	m.b.	m.b.	klm.	m.b.	m.b.	m.b.	klm.	klm.	
1	Równe	69.5	3	208.5	7	5.6	3	16.8	0.5	p. 249.80	25	
2	Dubno	96.5	4	386.0	11	—	—	—	—	p. 263.16	27	
3	Luboml	65.5	1	65.5	2	—	—	—	—	p. 191.00	20	
4	Kowel	163.0	4	652.0	21	—	—	—	—	p. 378.0	38	
5	Łuck	25.8	2	51.6	2	34.2	3	102.6	4	p. 294.00	30	
6	Krzemieniec . . .	181.50	3	544.5	18	29.5	3	88.5	8	p. 107.80	11	
7	Kostopol	40.8	4	163.2	6	—	—	—	—	w. 81.35 p. 206.50	28	
8	Włodzimierz . . .	78.5	3	235.5	8	—	—	—	—	p. 148.52	15	
9	Zdołbunów . . .	73.2	5	366.0	12	—	—	—	—	p. 108.500	11	
10	Horochów . . .	110.5	3	331.5	11	—	—	—	—	p. 102.000	11	

TABLICA VI. Preliminarz wydatków powiatowych związków komunalnych

WOJ. WOŁYŃSKIEGO

w 1-m roku realizacji planu rozbudowy dróg.

1	2 NAZWA POWIATU	3 Konserw. dróg bitych: Ilość kilometrów.	4 Konserw. dróg bitych: Wydatek na konserwację dróg bitych (1 kl.=1000 zł.)	5 Budowa dróg bitych: Ilość kilometrów.	6 Budowa dróg bitych: Koszt budowy 1 kilometra (złotych)	7 Budowa dróg bitych: Wydatki na budowę dróg bitych (1 kl.=70000) (złotych)	8 Wydatki na przebudowę mostów na drogach wojewódzkich (1 m b=3000) (złotych)	9 Wydatki na przebudowę mostów na drogach powiatow (1 m b=2000) (złotych)	10 Wydatki na budowę dróg ulepszonych gruntowych (1 kl.=1000) (złotych)	11 Razem wydatki na cele drogowe. (złotych)	12 UWAGI.
1	Równe	57.36	57360	2.5	70.000	175000	21000	1500	25000	279860	
2	Dubno	73.50	73500	3.5	70.000	224000	33000	2000	27000	357500	
3	Luboml	—	—	2.2	70.000	154000	6000	2000	20000	182000	
4	Kowel	9.00	9000	5.4	70.000	378000	63000	10000	38000	498000	
5	Łuck	21.50	21000	2.0	70.000	140000	6000	8000	30000	189000	
6	Krzemieniec	18.00	18000	7.0	60.000	420000	54000	8000	11000	529000	
7	Kostopol	12.00	12000	1.3	50.000	65000	18000	2000	28000	125000	
8	Włodzimierz	5.5	5500	2.6	70.000	182000	24000	2000	15000	228500	
9	Zdołbunów	18.3	18300	2.4	70.000	168000	36000	10000	11000	243300	
10	Horochów	2.0	2000	3.7	70.000	259000	33000	2000	11000	307000	

Jak już wspomniałem wyżej, obecna sytuacja gospodarcza na Wołyniu nie odpowiada całkowicie możliwościom, jakieby mogły być osiągnięte drogą należytego wykorzystania naturalnych bogactw, jakie posiada Wołyń, główną zaś podstawą do urzeczywistnienia tych wszystkich możliwości oraz do podniesienia ogólnej kultury i dobrobytu szerokich mas społeczeństwa wołyńskiego jest niewątpliwie należycie rozbudowana sieć kommunikacyjno-transportowa.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego za rok 1927 przeciętne zbiory główniejszych ziemiopłodów w kwintalach z jednego hektara są następujące:

	Pszenica	Żyto	Buraki cukrowe
Woj. Wołyńskie	9.5.	8.7.	183.0
„ Poznańskie	17.9.	13.7.	228.0
„ Pomorskie	14.7.	11.8.	195.0
„ Warszawskie	13.3.	10.6.	167.0

Porównanie to świadczy wyraźnie, że urodzajna gleba większej połowy terytorjum Województwa Wołyńskiego, przy należytej obróbce, zastosowaniu odpowiednich nawozów sztucznych, wprowadzeniu racjonalnych płodozmianów i dobrych nasion oraz przy przeprowadzeniu odpowiednich robót meljoracyjnych, powinnaby dawać plony przynajmniej o 100% większe, niż wydaje przy obecnych warunkach, i służyć również podstawą do szerokiego rozwoju przemysłu rolnego.

Dyrektor Departamentu Drogowego M-stwa Rob. Publicznych Profesor M. Nestorowicz w artykule pod tytułem „Rolnictwo i drogi", umieszczonym w czasopiśmie „Inżynierja Rolna" z roku 1926, podaje bardzo ciekawe obliczenie, z którego wynika, że wskutek złego stanu dróg, rolnictwo ponosi znaczne straty przy przewożeniu produktów rolnych po drogach od warsztatów pracy do miejsc zbytu czy przeróbki tych produktów. W obliczeniach swoich profesor M. Nestorowicz przyjmuje przeciętnie odległość przewozu po drogach 15 klm. i przytem otrzymuje, że dla całego obszaru Rzeczypospolitej Polskiej straty na nieprodukcyjnie użytej sile pociągowej wynoszą około 375.000,000 zł. rocznie. Dla warunków wołyńskich, licząc nawet przy takiejże odległości dowozu, lecz po drogach gorszych, niż w innych dzielnicach Polski, szczególnie w okresach wilgotnych, straty te wynosiłyby przeszło 30.000,000 zł. rocznie.

Jeżeliby te pieniądze mogły być użyte na budowę dróg, to można byłoby budować około 400 klm. dobrych dróg bitych rocznie i już po 10 latach Wołyń posiadałby sieć dróg bitych taką, jaką obecnie posiada Woj. Poznańskie, a po 30 latach taką, jaką obecnie posiadają Niemcy.

Cały szereg surowców jak to: kamień, glina, kreda, drzewo i t. p. oczekują należytego wykorzystania i rozwoju przemysłu na terytorjum Wołynia. Jednak brak i zły stan dróg hamuje rozwój przemysłu, powodując również drożyznę przedmiotów pierwszej potrzeby w miastach, utrudniając czynność administracji, walkę z chorobami i t. p.

Dla potrzeb gospodarczych Wołynia ma największe znaczenie odpowiednie rozbudowanie sieci dróg kołowych o twardej nawierzchni, tak ze względu na to, że w wielu wypadkach korzystanie z tych dróg dla potrzeb gospodarczych jest tańsze i dogodniejsze, jak i ze względu na to, że koszt budowy tych dróg jest znacznie niż-

TABLICA VII

Gospodarka w dziedzinie komunikacji miast niewydzielonych Woj. Wołyńskiego w r. 1926 i niezbędne wydatki na ten cel powiatowych związków komunalnych wrazie zniesienia opłat rogatkowych i drogowych miejskich.

Ł. p.	Nazwa powiatu	Nazwa miasta niewydzielnego	Ilość gmin miejskich w powiecie	Liczba ludności gmin miejskich	Dochody miast niewydzielonych na cele drogowe w r. 1927: Opłaty rogatkowe, kopytkowe i placowe zł.	Dochody…: Opłaty drogowe zł.	Dochody…: RAZEM zł.	Wydatki miast niewydzielonych na komunikacje w r. 1927: Zwyczajne zł.	Wydatki…: Nadzwyczajne zł.	Wydatki…: RAZEM zł.	Ogólna suma zamknięcia budżetu na 1927 r.	% wy stosunek wydatków komunik. do ogólnej sumy budżetu	Dotacje Pow. Zw. Komunalnych na pokrycie potrzeb komunik. miast niewydz.: Na wydatki zwyczajne K_z—0.8 zł.	Dotacje…: Na wydatki nadzwyczajne K_n—3.4 zł.	RAZEM	Na poszczególne powiaty przypada
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	Równe	Korzec	1	4946				1236.00	5303.60	6539.60	144251.0	4.5%	4000.00	15800.00	19800.00	20000.00
2	Dubno	Dubno	—	9146	35135.00		35135.00	6300.00	54679.30	60979.30	407517.2	15.0%	7300.00	31100.00	38400.00	
3	„	Radziwillów	2	4240				5777.36	10486.00	16245.36	75757.8	21.0%	3400.00	14400.00	17800 00	56000.00
4	Luboml	Luboml	1	3328				1720.00	21610.00	23330.00	92693.86	25.0%	2600.00	11300.00	13900 00	14000.00
5	Kowel	Ratno	1	2410		5200.00	5200.00	1200.00	4000.00	5200.00	38435.30	13.0%	2000.00	8200.00	10200.00	10000.00
6	Łuck	Olyka	—	4333				804.00	35111.00	35905.00	135250.0	26.0%	3500.00	14700.00	18200.00	
7	„	Rożyszcze	2	3263		6075.00	6075.00	2318.36	9000.00	11318.36	106998.61	10.5%	2600.00	11100.00	13700.00	32000.00
8	Krzemieniec	Krzemieniec	1	16068	26000.00		26000.00	17922.72	10000.00	27922.72	360605.40	7.8%	12900.00	54600.00	67500.00	67000.00
9	Kostopol	Kostopol	—	2990				4600.00	12300.00	16900.00	83400.00	20 2%	2400.00	10200.00	12600.00	
10	„	Berezno	2	2494				2871.68		2871.68	52841.51	5.4%	2000.00	8500.00	10500.00	23000.00
11	Włodzimierz	Włodzimierz	—	12138				16218.66	84477.20	103695.86	384387.79	29.0%	9700.00	41300.00	51000.00	
12	„	Uściług	2	3728				450.00	5380.00	5830.00	49339.72	12.0%	3000.00	12700.00	15700.00	66000.00
13	Zdołbunów	Zdołbunów	—	7789	8921.00		8921.00	13613.80	63341.50	76955.30	474560.70	16.6%	6300.00	26500.00	32800.00	
14	„	Ostróg	2	12975	12000.00		12000.00		10125.00	10125.00	200100.00	5.0%	1040.00	44200.00	54600.00	88000.00
15	Horochów	Horochów	—	4421		3500.00	3500.00	3500.00	10000.00	13500.00	126662.38	10.7%	3600.00	15000.00	18600.00	
16	„	Beresteczko	2	5633					3874.00	3874.00	64640.00	6.0%	4500.00	19200.00	23700.00	43000.00
			16	99902				78533.28 2.5%	339687.60 12.0%	421202.18 15.0%	2797441.26		80200.00 419.000	338800.00	419000.00	419000.00

Uwaga: $K_z = [9] : [5]$; $[14] = [5] . k_n$; $K_z = [10] : [5]$; $[15] = [5] k_n$; $[16] = [14] + [15]$.

szy, niż koszt budowy dróg żelaznych. Tembardziej, że rozwój techniki samochodowej podniósł tak gospodarcze, jak i strategiczne znaczenie dróg o twardej nawierzchni i uniezależnił takowe od innych środków komunikacyjno-transportowych. Trakcja mechaniczna na drogach o twardej nawierzchni z każdym rokiem robi się coraz popularniejszą, co charakteryzują następujące tablice IX i X.

TABLICA IX

zaczerpnięto z odczytu wygłoszonego przez b. Konsula Rzeczypospolitej Polskiej w Buffalo Inżyniera Stanisława Manduka w dn. 14.I-1927 r. w Stowarzyszeniu Techników Polskich w Warszawie

Rok	Zarejestrowano samochodów do ruchu w Stanach Zjednoczonych na drogach publicznych.		
	Osobowy	Ciężarowy	RAZEM
1895	4	—	4
1900	8000	—	8000
1904	54590	410	55000
1910	458500	10000	468500
1915	2309666	215000	2524666
1920	8225859	1006082	9231941
1925	17512638	2441709	19954347

Dane tablicy X odnoszą się do 1/1 1925 r.; od tego czasu stan ten oczywiście uległ zmianom i w Polsce w 1/VII 1926 r. już kursowało 18.452 samochodów, czyli na 1 samochód przypadało 1456 mieszkańców. (Ref. prof. M. Nestorowicza Wiad. Zw. Pols. Zrzesz. Techniczn. 1927 r. Nr. 1), zaś 1/1 1928 r. zarejestrowana ilość pojazdów mechanicznych wynosiła 25656, czyli na 1 samochód przypadało 1200 mieszkańców (statystyka, zaczerpnięta ze specjalnego samochodowego numeru Tygodnika Ilustrowanego Nr. 11 w 1928).

Na Wołyniu na 1/1 1928 r. było zarejestrowanych 220 samochodów, w okresie zaś od 1/1 do 1/IV 1928 przybyło 51.

TABLICA X.

Wyjaśniająca stan rzeczy obecny w niektórych Państwach europejskich

Państwa	1 samochód przypada na mieszkańców	Ilość samochodów osobowych i ciężarowych w dniu 1.I-1925 (bez motocyk.)
Ameryka	6	19954347
Danja	51	66567
Francja	53	735000
Anglja	55	815957
Szwecja	75	80498
Belgja	84	92713
Norwegja	99	27627
Niemcy	193	323000
Włochy	346	114700
Czechosłowacja	812	17300
Rumunja	1288	13000
Polska	1948	14618
Jugosławja	2005	6229
Rosja	7502	18000

UWAGA: dane cyfrowe w niniejszej tablicy zaczerpnięto z referatu Prof. M. Nestorowicza, opracowanego na II Zjazd Polskich Techników Zrzeszonych (Lwów 11, 12 i 13 czerwca 1927) Wiadomości Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych Nr. 1 styczeń 1927 r.

Paliwo dla silników rolniczych.

Silniki spalinowe z roku na rok znajdują coraz szersze zastosowanie w rolnictwie: pierwotnie i przeważnie, jako silniki do traktorów i pługów motorowych, a obecnie coraz częściej, jako silniki samochodowe dla przewozu ciężarów.

Najbardziej w zastosowaniu do rolnictwa rozpowszechnionym jest silnik parowy. W ostatnich jednak czasach i silnik spalinowy zyskał sobie prawo obywatelstwa na roli, jednak ilość silników w rolnictwie nie dosięga liczby maszyn parowych.

W silnikach spalinowych jako paliwo używane bywają przeważnie benzol i spirytus. W rolniczych silnikach spalinowych używane są mieszaniny: benzyny z benzolem, benzyny z benzolem i spirytusem, która to kombinacja znana jest w handlu pod nazwą monopolinu.

Kwestja wyboru i wytworzenia odpowiedniej mieszanki jest dla każdego posiadacza silnika spalinowego sprawą, którą winien pilnie studjować i której winien się poświęcić, o ile pragnie, aby silnik długi czas utrzymać w stanie bez zarzutu i osiągnąć z niego maximum wydajności, a to tembardziej, że do normalizacji paliwa w świecie technicznym jeszcześmy nie doszli; wprawdzie, głosy dostawców częstokroć zachwalają nam nieszkodliwe rodzaje paliwa, ale nigdy niema pewności, by przy dostawie paliwa otrzymać takie, jakie co do jakości i sprawności były żądane i polecane przez dostawców silników. Dlatego też każdy posiadacz silnika winien być przy wyborze paliwa nader ostrożnym. Co do własności, jakiemi winno się odznaczać paliwo, to w krótkości należy przytoczyć, co następuje: ciężar gatunkowy, kolor, temperatura zapłonu i temperatura spaliwa są własnościami pierwszorzędnej doniosłości. Dobre paliwo przedewszystkiem musi być czyste: nie może zawierać żadnych szkodliwych domieszek, któreby się osadzały w zbiornikach, komunikacji rurowej i karburatorach, niszczyły świece i powierzchnię cylindra i zapychały resztkami spalin wentyle, ich gniazda i temu podobne części silnika. Paliwo winno mieć możliwie wysoką wartość cieplikową, gdyż, im więcej posiada ona jednostek cieplikowych (kalorji), tem mniejsze jest dla określonej mocy silnika zużycie paliwa.

Dalszą bardziej naukową skalą dobroci paliwa jest rodzaj jego lotności, albo, co na jedno wychodzi, rodzaj przebiegu krzywej stanu wrzenia. Im łagodniejszy jest bieg krzywej, tem lepszem jest spalanie paliwa w motorze, tembardziej

jest on wydajnym. Paliwo z nieregularną i nieodpowiednią krzywą stanu wrzenia psuje smary i zanieczyszcza silnik, przez co zwiększa zużycie silnika.

Ten, kto zużywa niewielkie ilości paliwa, co w większości wypadków ma miejsce, musi przy wyborze najlepszego rodzaju paliwa dla swego silnika polegać na danych firmy, dostarczającej silnik, albo na radzie fachowego znawcy; co do zaś własności raz wybranego paliwa musi się przy kupnie opierać na dane dostawcy paliwa. Dlatego też należy paliwo nabywać u firm, znanych z tego, iż dostarczają czyste paliwo, wolne od szkodliwych domieszek.

Są jednak dwa sposoby wykonywania prób nad paliwem, które łatwo i poprostu mogą mieć miejsce podczas kupna. Jedną jest próba na powonienie: na powierzchnię dłoni wylewa się parę kropel paliwa i rozciera się; ostry i nieprzyjemny zapach wskazuje z dostateczną pewnością na zły gatunek paliwa. Drugą próbą jest próba na lotność: na kawałek białego papieru puszcza się parę kropel paliwa i bada się szybkość ulatniania, wielkość i stopień tłustości powstałej plamy. W ten sposób można wnioskować o lotności i czystości dostarczonego paliwa.

Pozatem stała perjodyczna kontrola zbiorników paliwa, rurociągu, wentyli oraz innych części, podlegających działaniu paliwa, czy nie szkodzi ono metalowi, czy nie osadza ono brudu i nieczystości, daje możność wnioskować o czystości paliwa.

Prócz wyżej wymienionych prób, które służą do oceny paliwa przed jego spaleniem w silniku, należy na ostatek zastosować specjalną metodę kontroli i obserwacji, którą przy pewnej znajomości konstrukcji silnika można samemu bardzo szybko wprowadzić i częstokroć na jej podstawie wyprowadzać doniosłe wnioski o właściwościach paliwa. A więc obserwuje się, czy motor przy biegu jałowym, jak również przy pełnem obciążeniu, pracuje spokojnie i bez zarzutu, czy przejście z biegu jałowego do biegu pod obciążeniem jest równomierne, przyczem oczywiście należy uprzednio sprawdzić, czy części, dostarczające paliwo do silnika, są należycie ustawione; również należy zbadać skład gazów wydechowych, które winne wychodzić z silnika bezbarwne i nie dawać czarnego, żrącego dymu.

Nakoniec należy sprawdzić, czy motor dobrze pracuje przy wyższem obciążeniu i czy przy pełnem otwarciu zaworu zasilającego wykazuje swą najwyższą moc i wydajność.

Drugi zjazd polskich działaczy naukowej organizacji pracy.

4. 5 i 6 maja r. b. odbył się II Zjazd polskich działaczy naukowej organizacji pracy, w którym wzięli udział też i zagraniczni goście. Zadaniem zjazdu powyższego było przedstawienie praktycznej działalności naukowej organizacji pracy, a także skoordynowanie prac oddzielnych grup i osób, celem umożliwienia planowej i racjonalnej pracy.

Szybkość, z jaką naukowa organizacja pracy obejmuje coraz szersze kręgi społeczeństwa w Polsce, dowodzi tego, że organizacja ta zagłębia się i w ekonomiczne życie kraju. Można już teraz zauważyć na podstawie spostrzeżeń i doświadczeń w różnych gałęziach przemysłu dodatnie rezultaty w zmniejszeniu się kosztów produkcji i powiększeniu zarobków robotników. Materjał, dostarczony obecnie na zjeździe, przedstawiał się bardzo okazale i bezwarunkowo dowodzi, że wcześniej czy później wszyscy przemysłowcy będą musieli iść zgodnie z teorją naukowej organizacji pracy, gdyż konkurencja w produkcji fabryk sama wskaże tę drogę.

Nie mogąc w krótkiej notatce pisać szczegółowo o wszystkich bardzo ciekawych referatach, nadmieniamy tutaj w streszczeniu kilka przykładów, które bardzo dokładnie rysują nam zasto-sowanie w praktyce naukowej organizacji pracy.

Inż. Skup, dyrektor kopalni węgla „Kazimierz" Warszawskiego Tow. pracujący już dawno w zastosowaniu organizacji pracy doścignął tego, że na jednostkę pracy zmniejszył rozchód o 45% przy jednoczesnem powiększeniu zarobku robotnika o 80% i powiększeniu wydajności pracy tegoż do 2.6 razy.

Dyrektor kopalni węgla Grodzieckiego Tow. inż. górnik C. Rożniewski, który pierwszy zaczął w Dąbrowieckim Zagłębiu stosować naukową organizację pracy i stosuje ją w szerokim zakresie, wygłosił odczyt pod tytułem „Organizacja w kopalniach i zagadnienie dozoru na podstawie doświadczeń w kopalniach Grodzieckiego T-wa".

W powyższem Towarzystwie organizacja zastosowuje się nietylko przy pracach podziemnych, lecz także przy remontach, w magazynach i w rachunkowości. Trzeba przyznać, że osiągnięto duże rezultaty oszczędnościowe. Wogóle robotnicy zarabiają więcej przy wszystkich robotach tam, gdzie zastosowana jest organizacja pracy. Do bardzo dodatnich wyników doszedł zarządzający kanalizacyjnemi robotami w Warszawie inż. Skoroszewski, który pomimo wrogiego stosunku do swoich poczynań ze strony robotników i zupełnie biernego stanowiska ze strony magistratu, dzięki swojej energji dowiódł robotnikom, że jego wysiłki dążą tylko ku poprawie ich bytu. W rezultacie okazało się, że zarobek robotnika powiększył się od 40-50% a koszt ułożenia 1000 cegieł zmniejszył się z 27 zł. (w 1926 r.) do 21 zł. (w 1928 r.); wydajność pracy murarza wzrosła tak, że w dniu 8 godź. z układanych poprzednio 350 cegieł (1926 r.) tenże sam murarz potrafił ułożyć 575 cegieł (w 1928 r.)

Poprzestaniemy na tych kilku przykładach jaskrawo świadczących o rezultatach naukowej organizacji pracy, aby przejść do prac samego zjazdu. Zjazd był zorganizowany przez specjalny komitet, na czele którego stał wybitny działacz w tej gałęzi prof. Warszawskiej Politechniki i dyrektor Warszawskiego Instytutu Naukowej Organizacji Pracy Karol Adamiecki, któremu Zjazd w dowód uznania jego pracy na tem polu

w przeciągu 25 lat, ofiarował akt uznania. Zjazd znajdował się pod protektoratem p. Prezydenta Rzeczypospolitej, obrady zaś prowadził pod przewodnictwem znanego profesora mechaniki Lwowskiej Politechniki Edwina Chauswalda, znanego ze swoich prac w dziedzinie naukowej organizacji pracy. Zjazd zgromadził około 1080 uczestników, co wskazuje jakie zainteresowanie wzbudza naukowa organizacja pracy. Prace Zjazdu były podzielone na 6 sekcji, odbyły się dwa plenarne zebrania: na otwarciu i zamknięciu Zjazdu. Ilość referatów, wygłoszonych na Zjeździe, dosięgła solidnej cyfry 73.

Otwarcie Zjazdu nastąpiło 4 maja r.b. o godź. 11 zrana w recepcyjnej sali Magistratu. Zjazd zagaił prof. Adamiecki, proponując wybrać na przewodniczącego prof. Chauswalda, który po ukonstytuowaniu się Prezydjum powitał Zjazd. W imieniu Rządu witał Zjazd pan minister Rolnictwa Niezabytowski.

Pierwszym z zagranicznych gości przemawiał przedstawiciel Włoch, prof. Francesko Mauro podnosząc z uznaniem trudy, poniesione przez polskich techników w dziedzinie organizacji pracy. Drugim z kolei przemawiał p. Garrington Emersam, były współpracownik Tayllora, którego wystąpienie Zjazd przyjął wielkiemi owacjami.

Następnie przemawiali prezes Akademji Pracy im. Massaryka w Pradze i przedstawiciel Rumunji. Vice-przewodniczący Zjazdu prof. Drzewiecki określił podstawy naukowej organizacji pracy, poczem przewodniczący Zjazdu prof. Chauswald odczytał program zajęć Zjazdu.

Zajęcia poszczególnych Sekcji rozpoczęły się tegoż dnia o 3-ciej $^1/_2$ po południu.

I Sekcja pracowała w Politechnice, pozostałe zaś 5 w gmachu Techników.

Zajęcia były podzielone następująco:

I Sekcja. Organizacja w warsztatach mechanicznych.

II Sekcja. Różne zastosowania organizacji w przemyśle.

III Sekcja. Szkolnictwo i psychotechnika.

IV Sekcja. Organizacja w państwowych urzędach i biurach.

V Sekcja. Organizacja w rolnictwie.

VI Sekcja. Organizacja w domowem gospodarstwie.

Pozatem w oddzielnej sali odbywały się odczyty o ogólnym charakterze.

W dn. 6 maja o godz. 5 po połud. rozpoczęło się drugie zamykające Zjazd zebranie, na którem był obecny p. Vice premjer Rady Ministrów prof. Bartel, który w swojem przemówieniu, witając Zjazd, zaznaczył, że naukowa organizacja pracy zastosowuje się już w biurach Rady Ministrów, i że Rząd pragnie też zastosować ją w całej administracji. W referacie swoim prof. Emersan skonstatował wielkie postępy naukowej organizacji pracy w Polsce. Przemawiali jeszcze prof. Mano i prof. Zimler, przedstawiciel Czecho-Słowacji, poczem przewodniczący zjazdu prof. Chauswald krótką przemową zamknął obrady II Zjazdu Polskich działaczy naukowej organizacji pracy.

W dniu 7 maja uczestnicy Zjazdu odbyli wycieczkę do fabryk „Ursus" i „Parowóz", a 8 maja wyjechali do Dąbrowieckiego Zagłębia.

KRONIKA.

Połączenie kolejowe Łucka ze Lwowem.

30-go czerwca br. ma być ukończona budowa nowej linji kolejowej Sienkiewiczówka—Stojanów (45 klm.), która zapewni nareszcie bezpośrednie połączenie Łucka ze Lwowem. Jak wiadomo dotychczas komunikacja ta odbywała się przez Równe, co zabierało około 10 godzin czasu. Dzięki nowej linji podróż ta zostanie skrócona o 4 godziny.

Linja przechodzi przez najżyźniejsze i najbogatsze okolice Wołynia, umożliwi więc zbyt produktów. Biegnie obok wielkich dóbr hr. Krasickiego koło Horochowa, obok cukrowni w Haliczanach, kolonji czeskich i wielu świetnie zagospodarowanych majątków. Dzięki niej bogaty powiat horochowski uzyska wygodne połączenie z Łuckiem. Jednem słowem wpłynie ona nadzwyczaj korzystnie na rozwój zachodniej części Wołynia. Zarazem otwiera się dobra konjunktura dla handlu lwowskiego, gdzie dotychczas głównym dostawcą Łucka była Warszawa, odległa o 431 klm.

Oddanie linji do użytku planowane było na 1 czerwca, jednak właściwości terenu opóźniły ten termin, gdyż w niektórych bagnistych okolicach podkłady, mimo sypania olbrzymich ilości faszyn i szutru, wprost tonęły w ziemi.

Budowę linji prowadzi i nadal prowadzić będzie dyrekcja lwowska, natomiast eksplotację obejmie dyr. radomska. Uroczyste otwarcie odbędzie się 30. bm., zaś oddanie do użytku publicznego nastąpi z dniem 1 lipca.

Walka z lichwą budowlaną.

Powojenny chaos budowlany pokutuje, niestety, w Polsce po dziś dzień. Mimo stabilizowanej od dłuższego już czasu waluty, ta sama budowla w kalkulacji jednego architekta kosztuje 500 tysięcy złotych, w kosztorysie zaś drugiego o 50—60% drożej.

Z polecenia p. ministra robót publicznych przystąpiono wreszcie do układania stałych cenników poszczególnych robót budowlanych. Narazie ułożono i wydrukowano cennik robót ziemnych i zakończono przygotowania do wydania cennika murarskiego, ciesielskiego i dachowego. W opracowaniu znajdują się cenniki: stolarski, szklarski, ślusarski, zduński, malarski i betonowy.

Normalizacja cen budowlanych winna wpłynąć również na ujednostajnienie kosztorysów budowlanych.

Próby krzemianowania dróg.

Jak nas informują, państwowe władze drogowe w sezonie bieżącym zamierzają przystąpić do prób

krzemianowania dróg. W pierwszym rzędzie próby te mają być uskuteczniane na drogach o nawierzchni bazaltowej, z uwagi na stwierdzone wykurzanie się tych dróg. Próby te spowodowane są rezultatami osiągniętemi na pokazowym odcinku pod Buskiem w Województwie Kieleckim, dokąd udali się również delegaci Wołyńskiej Okr. Dyr. Rob. Publ., celem osobistego zaznajomienia się ze stanem rzeczy i podjętą poraz pierwszy akcją krzemianowania dróg w Polsce. Do sprawy tej powrócimy w następstwie, gdy będą wiadome wyniki tych prób dla Wołynia.

Z budownictwa drogowego.

Sezon robót drogowych w całej pełni. Nie ma zakątka na Wołyniu, gdzieby nie spotkało się widocznych śladów usiłowań czynników powołanych do podniesienia opłakanego stanu dróg naszych. Pod względem wzajemnego licytowania się co do zakreślonych programów odbudowy i rekonstrukcji dróg, zarówno władze rządowe drogowe jak i władze drogowe sejmikowe, zamiary swe szacują na dziesiątki kilometrów dróg wyznaczonych w programach tegorocznych do budowy.

W każdym z poszczególnych powiatów Wołynia spotyka się w najrozmaitszych miejscach i na najrozmaitszych odcinkach dróg, przygotowaną pod względem wykonanych robót ziemnych trasę drogi dla przyjęcia kamiennej nawierzchni — brak tylko samego kamienia, który od zeszłego roku stał się artykułem nader poszukiwanym. Przyczyną tego, rzekomo, ma być sama drożyzna kamienia, jak również brak płynnych kredytów, które ze znacznym opóźnieniem praktycznie są asygnowane na drogi.

Należy zwrócić uwagę na to, że w większości wypadków praktykowane jest wykonanie robót ziemnych na znacznych przestrzeniach bo po kilka a nawet kilkanaście kilometrów, co jest do pewnego stopnia ryzykowane przy braku jaki odczuwa się na kamień, gdyż wykonane roboty ziemne przy nastaniu słot łatwo uledz mogą zniszczeniu. Nie mniejszy rozmach zauważa się w kalkulacjach ofertowych najrozmaitszych firm, które w przetargach o roboty drogowe na Wołyniu zabiegały.

Na szczególną uwagę zasługują deklarowane przez niektóre firmy zniżki od cen kosztorysowych o czem świadczy przytaczany przykład: wykonanie około 7,5 km. drogi bitej (państwowej) z dostawą do miejsca robót kamienia, piasku i t. p. materjałów (jednak bez kosztu samego kamienia) wynosi deklarowaną cenę oferty 284 tysiące zł., wówczas gdy cena kosztorysu za te roboty przewidywała 460 tysięcy zł. Porównanie tych cyfr nasuwa przypuszczenia, że albo kosztorysowanie dokonuje się ze znacznym zapasem dla opustów, bądź deklarowane opusty na przetargach są objawem niezdrowej kalkulacji danego oferenta, usiłującego za wszelką cenę, nie wyłączając własnych strat, być wprowadzonym na Wołyniu jako nowe przedsiębiorstwo robot drogowych. W innych wypadkach na takichże robotach deklarowane są jeszcze bardziej daleko idące opusty.

Niezależnie od wszystkiego należy stwierdzić, że o ile konjuktury kredytów ułożą się należycie, Wołyniowi w sezonie bieżącym przybędzie spora ilość kilometrów nowych dróg, zaprojektowanych jako programowej sieci w okresie kilkudziesięcioletnim.

Elektryczność w życiu codziennem.

Na konkurs, rozpisany przez Związek elektrowni polskich, z zakresu stosowania elektryczności w gospodarstwie domowem, rolnictwie i t. d. wpłynęło 5 prac od czterech autorów.

Po zapoznaniu się z niemi sąd konkursowy pod przewodnictwem prof. G. Sokolnickiego pierwszej nagrody nie przyznał żadnej pracy, drugą zaś przyznał p. Amelji Römerowej z Warszawy za pracę p. t. „Zastosowanie elektryczności w kuchni".

Z życia Wołyńskiego Stow. Techników.

Protokół

posiedzenia Wydziału W. S. T.z dn. 20 maja 1928 r. Przewodniczy Prezes H. Lange. Obecni członkowie Wydziału: Głuszczuk, Maliszewski, Romanowicz i Raczyński.

1) Przyjęto na członka Stowarzyszenia B. Rogala-Lewickiego, Łuck, ul. Marji Konopnickiej 14.

2) Skreślono z listy członków Stowarzyszenia na własną prośbę R. Cytryckiego i inż. Rygla.

3) Uchwalono przesłać delegatom na zjazd Z. Z. T., mający się odbyć w Grudziądzu, zawiadomienie o terminie zjazdu oraz doręczyć im materjał, będący przedmiotem obrad Zjazdu.

Na tem posiedzenie Wydziału zamknięto. Tegoż dnia odbyło się posiedzenie komitetu budowy domu techników w Łucku, przewodniczy Prezes Komisji, inż. Fr. Księżopolski. Obecni: Wydział Stowarzyszenia i kooptowani kol. kol.: Filipczuk, Bielicki i Stachoń.

Kol. Lange oświadczzł, iż budowa domu dla techników w Łucku jest sprawą palącą i nie może być zwlekaną, należy zaraz wyszukać pod budowę domu odpowiedni plac i nabyć go; część pieniędzy na kupno placu wyasygnuje się z funduszów wydawnictwa „Wol. Wiad. Tech.", resztę zaś pieniędzy udzielą w drodze pożyczki niektórzy członkowie Stowarzyszenia.

Wniosek kol. Raczyńskiego, aby nabyć parcelę od Oficerskiej Współdzielni Mieszkaniowej nie uzyskał większośći głosów, ponieważ W. S. T. zależy na tem, ażeby dom techników był wybudowany na własnej ziemi i w obrębie miasta Łucka, a to dla tego, żeby przynosił pewne zyski, niezbędne na pokrycie pożyczki budowlanej, uzyskane za wynajęcie sali, pomieszczeń i sklepów.

Postanowiono wyłonić Komisje finansowo-gospodarczą w składzie kol.: H. Langego, Bielickiego, Filipczuka, Głuszczuka, Siemiątkowskiego, Stachonia i Kokesza, któraby zajęła się wyszukaniem odpowiedniego placu pod budowę domu, opracowała ogólny plan i stronę finansową budowy domu oraz szkic i kosztorys samego budynku.

Następne posiedzenie Komitetu budowy domu dla techników postanowiono zwołać w pierwszych dniach m-ca czerwca r. b.

Protokół

posiedzenia Komitetu budowy Domu Techników w Łucku z dnia 12 czerwca 1928 r. Obecni: Inż. Fr. Księżopolski, Dyrektor Robót Publicznych, kol. kol.: H. Lange, Siemiątkowski, Filipczuk, Bielicki, Kokesz, Stachoń, Romanowski, Romanowicz, Raczyński.

Rozpatrzono nadesłane oferty na kupno ziemi pod budowę Domu Techników. Jedną z ofert, najdogodniejszą tak pod względem oferowanego placu jakoteż ceny postanowiono bliżej roz-

patrzyć i w tym celu uproszono p. inż. Księżopolskiego, kol. Bielickiego oraz kol. Romanowskiego do przeprowadzenia pertraktacji z właścicielem placu aby w jak najkrótszym czasie można by było przystąpić do budowy.

Dział informacyjny.

Rejestracja pojazdów mechanicznych.

Rejestracja nowozgłaszanych pojazdów mechanicznych odbywać się będzie w ciągu r. 1928 każdego piątku (o ile na ten dzień wypadnie święto—rejestracja przenosi się na sobotę).

W okresie przejściowym rejestracja i przegląd pojazdów mechanicznych nowozgłaszanych lub już poprzednio zarejestrowanych będzie się odbywać:

Miesiąc	Dzień	Miejsce przeglądu
czerwiec	21, 22 i 23	Łuck, Dyrekcja Rob. Publicz.
lipiec	4 i 5	Dubno, Państw. Zarząd Drog.
"	6 i 7	Łuck, Dyrekcja Rob. Publicz.
"	12 i 13	" " " "
"	14	Kowel, Państw. Zarząd Drog.
"	19 i 20	Łuck, Dyrekcja Rob. Publicz.
"	21	Dubno, Państw. Zarząd Drog.
"	25 i 26	Równe, " " "
"	27 i 28	Łuck, Dyrekcja Rob. Publicz.
"	30 i 31	" " " "

Samochody z powiatu Krzemienieckiego mogą stawić się na przegląd do m. Dubna, z pow. Horochowskiego, Włodzimierskiego i Lubomelskiego—do Kowla, z Kostopolskiego i Zdołbunowskiego—do Równego.

Do przeglądu właściciele winni przedłożyć: dokładnie wypełniony opis techniczny według wzoru, wymienionego w ust. 4 § 16 rozporządzenia z dnia 27.I 1928 r. (D. U. R. P. Nr. 41.28 poz. 396). Wzory opisów można otrzymać w U. W. W. Dyrekcji Robót Publ. i poszczególnych Starostwach.

Ogólno-krajowy zjazd w sprawie zwalczania głodu mieszkaniowego.

Z inicjatywy Polskiej Ligi Gospodarczej odbędzie się w Warszawie dn. 28, 29 i czerwca b.r. ogólno-krajowy zjazd w sprawie zwalczania głodu mieszkaniowego.

Na zjeździe tym, zorganizowanym przy współpracy przedstawicieli wszystkich prawie ministerstw i Banku Gospodarstwa Krajowego wygłoszony zostanie cały szereg referatów, poświęconych zagadnieniu budowlanemu.

Z bibljografji.

Ukazała się w druku broszura dr. Zygm. Rolnickiego p. t. „Postępowanie wodno-prawne“. Autor w bardzo treściwej i zwięzłej formie poucza i wyjaśnia same rodzaje postępowania, właściwe kompetencje władz wodnych, w końcu środki prawne oraz procedurę wpisu uprawnień do księgi wodnej. Broszura ta jest nader aktualną i wartościową dla naszych warunków Wołyńskich, gdzie większość ogółu błądzi po manowcach interpretacji poszczególnych cytat samej ustawy wodnej; sam autor znany jest Wołyniowi z kilkuletniej pracy jako radca wojewódzki.

Stosunkowo niewielka cena bo 2.20 (z przesyłką poczt. 2.65 zł.) zapewnia popyt z jakim się broszura ta spotka. Skład główny u autora Warszawa, Kredytowa Nr. 9 (Min. Rob. Publ.).

Redaktor odpowiedzialny, **Inż. Henryk Lange.**
Wydawca: Wydział Wołyńskiego Stow. Techników.

PUBLICZNY PRZETARG OFERTOWY

na budynki Biura projektu meljoracji Polesia

W BRZEŚCIU N/BUGIEM

Biuro projektu meljoracji Polesia w Brześciu n/Bug. ogłasza niniejszy przetarg na budowę dwupiętrowego budynku murowanego o objętości 8.000m³ i murowanego budynku gospodarczego objętości 250 m³.

Projekty budynku, warunki wykonania budowy, wzór umowy i deklaracji, szczegółowe przepisy o oddawaniu dostaw i robót, a także ślepe kosztorysy można przeglądać od dnia 17-go czerwca 1928 roku w dnie powszednie w lokalu Biura przy ul. Krzywej Nr. 21 w Brześciu n/Bugiem w godzinach od 9-ej do 14-ej.

Oferty zestawiane ściśle według podanego ślepego kosztorysu z dowodem złożenia wadjum w wysokości 5% sumy ofertowej, w zapieczętowanej lakiem kopercie z nadpisem: „Oferta na budowę Biura projektu meljoracji Polesia w Brześciu n/Bug." winny być złożone najpóźniej do godz. 12-ej dn. 26 czerwca 1928 r. w Biurze projektu meljoracji Polesia, poczem nastąpi otwarcie ofert.

Firny, które na swych kierowniczych stanowiskach posiadają osoby uprawnione do prowadzeaia robót budowlanych, będą miały pierwszeństwo do otzymania robót.

Zastrzega się prawo przyjęcia oferty bez względu na wysokość cen i wyniki przetargu.

Dyrektor
(—) *inż. Pruchnik*

OBWIESZCZENIE o PRZETARGU.

Urząd Wojewódzki Wołyński—Dyrekcja Robót Publicznych w Łucku ogłasza niniejszem publiczny przetarg ofertowy na wykonanie robót budowy bocznicy kolejowej Kosztopol—Janowa Dolina długości 16,7 km z wykonaniem torowiska, budowli sztucznych, ułożeniem toru, balastowaniem, oraz budowę dwóch koszarek drogowych i domu administracyjnego w Janowej Dolinie. Na budowę domów względnie budowli sztucznych mogą reflektować oferenci niezależnie od budowy bocznicy.

Termin wykończenia robót—dnia 15 listopada r. b.

Do ofert należy dołączyć wadium w wysokości 3% oferowanej sumy.

Oferty, sporządzone w myśl obowiązujących przepisów M. R. P., należy składać w zapięczetowanych kopertach z podaniem na kopercie przedmiotu oferty.

Dyrekcja zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta, wyłączenia pewnych grup robót z przetargu, zmniejszenia ilości robót oraz nieuwzględnienia żadnej oferty bez podawania powodów.

Oferty winny być złożone do godziny 11-ej dnia 27 czerwca r. b. otwarcie ofert nastąpi w tymże dniu o godz. 12-ej.

Projekt budowy można oglądać w dyrekcji od dnia 15 czerwca r. b., gdzie też będą udzielane niezbędnie wyjaśnienia, oraz będą wydawane warunki przetargu i ślope kosztorysy dla wypełnienia za opłatą 10 zł. za konplekt.

Dyrekcja Robót Publicznych
w Łucku.

OGŁOSZENIE.

Wydział Powiatowy Sejmiku w Dubnie niniejszem ogłasza przetarg ofertowy na budowę mostu drewnianego wraz z 7 izbicami i dojazdami przez rz. Styr pod wsią Chryniki w gm. Boremel, pow. Dubieńskiego.

Rozpiętość mosta = 10.0 × 6 + 7.0 × 2 = 74.0 m. b.
Ilość robót ziemnych = 13155. —m³.

Pzetarg wyznacza się na dzień 20 czerwca 1928 r. o godzinie 12, w lokalu biura Wydziału, przy ul. Papieńskiej 25 w Dubnie, dokąd też należy kierówać oferty na piśmie w zapieczętowanych i zalakowanych kopertach z napisem: „Oferta przetargowa na budowę mostu pod Chrynikami“.

Termin składania ofert upływa o godzinie 11 w dniu przetargu.

Do oferty należy dołączyć kwit kasy Wydziału na wpłacone 3000 zł., jako wadjum, które w razie przyjęcia oferty musi być wyrównana do 10% oferowanej sumy i pozostanie w kasie Wydziału jako zabezpieczenie wykonania umowy.—W razie nieprzyjęcia oferty, wadjum zostanie zwrócone zaraz przetargu.

Wydział Powiatowy zastrzega sobie wybór oferenta niezależnie od oferowanej sumy.

Projekt budowy można przeglądać w godzinach urzędowych w Powiatowym Zarządzie Drogowym, przy ul. Papieńskie 26 w Dubnie.

Przewodniczący
Starosta
(—) *A. Kański.*

WYDZIAŁ POWIATOWY
SEJMIKU WŁODZIMIERSKIEGO
L. 2026

Włodzimierz, dnia 25 maja 1928 r.

OGŁOSZENIE PRZETARGU

Niniejszem podaje się do wiadomości osób zainteresowanych, że dnia 14 czerwca 1928 r. o godz. 13-ej w biurze Wydziału Powiatowego we Włodzimierzu, odbędzie się nieograniczony przetarg publiczny na kapitalny remont, z wykonaniem wewnętrznych przeróbek i na wykonanie dobudowy budynku jednopiętrowego, murowanego w Zimnem (5 klm. od Włodzimierza) z przeznaczeniem na objekt szpitalny.

Powierzchnia budynku objętego remontem i przeróbkami wynosi około 520 m^2 zaś powierzchnia jednopiętrowej dobudówki wynosi około 138 m^2.

Szczegółowe plany, warunki przetargu i ślepe kosztorysz przeglądać można w Wydziale Powiatowym we Włodzimierzu w godzinach urzędowych od dnia 1 czerwca r. b.

Ceny należy podawać w złotych według ślepych kosztorysów, które można nabyć w Wydziale Powiatowym za opłatą 5-ciu złotych.

Do ofert należy dołączyć wadjum w wysokości 5% oferowanej sumy.

Wydział Powiatowy zastrzega sobie prawo: zmiany poszczególnych robót objętych kosztorysem, wyłącznie pewnych grup robót z przetargu, dowolnego wyboru oferenta, nieuwzględnienia żadnej oferty bez podania powodów.

Oferty należy składac w Sekretarjacie Wydziału Powiatowego, w zapieczętowanych kopertach z napisem: „oferta na wykonanie remontu i dobudowy budynku w Zimnem“, do dnia 14 czerwca 1928 r. godz. 12 mit. 30 poczem o godz. 13-ej nastąpi otwarcie ofert.

Przewodniczący Wydziału
(—) *Wł. Korkozowicz*

Sekretarz
(—) *St. Malon*

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Wołyński Komitet Wojewódzki L.O.P.P. w Łucku ogłasza, z powodu niedojścia do skutku przetargu, na ponowny przetarg ofertowy na budowę murowanego budynku gospodarczego na lotnisku w Łucku, o kubaturze 1115 $mtr.^3$ budynku.

Część materjałów budewlanych dostarczy Komitet Wojew. L. O. P. P.

Oferty należy składać w zapieczętowanych kopertach do dnia 30 czerwca b. r. godziny 11 w lokalu LOPP, w którym to dniu nastąpi o godzinie 17-ej otwarcie ofert.

Do oferty należy dołączyć kwit Miejskiej Kasy Oszczędności na wpłacone wadjum w wysokości 5 proc. oferowanej sumy.

Zarząd Komitetu zastrzega sobie dowolny wybór oferenta.

Rozpoczęcie robót nastąpi po przyjęcia oferty i podpisaniu umowy.

Szczegółowe wyjaśnienia, plany do wglądu, jak również ślepe kosztorysy można otrzymać w Biurze Zarządu Komitetu Wojewódzkiego LOPP. (Gmach Województwa) w godzinach urzędowych.

Vice-Prezes Żarządu
(—) *W. Ossowski*

w. z. Sekretarza
(—) *W. Kościanowski*

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Komisja Budowlana Szkoły Rolniczej w Trosciańcu (Poczta loko, stac. kol. Kiwerce) niniejszym ogłasza przetarg ofertowy na budowę murowanego śpichlerza przy Szkole o kubaturze 1200 $mtr.^3$ budynku z materjału przedsiębiorcy.

Do oferty należy dołączyć kwit Banku Gospodarstwa Krajowego w Łucku o wpłaceniu na Rachunek P. Szkoły Rolniczej w Trościńcu wadjum w wysokości 5 proc. z oferowanej kwoty.

Komisja zastrzcga sôbie dowolny wybór oferenta.

Rozpoczęcie robot winno nastapić w 10 dni po przyjęciu oferty i podpisaniu umowy.

Szczegółowe wyjaśnienia z okazaniem planu budynku udziela Dyrekcja Szkoły. Slepe koztorysy mozna otrzymać osobiście lub przez pocztę również od Dyr. Szkoły.

Otwarcie ofert nastąpi dn. 18 czerwca 1928 r. o godz. 12-ej w Szkole Rolniczej w Trościańcu.

(—) *M, Kościuszko*
Dyrektor Szkoły Rol.
w Trościańcu.

(—) Inż. *L. Samotyja*
Architekt Rejonowy
w Łucku

Trościaniec, dn. 20 maja 1928 r.